Roland Günter, Stadtzerstörung. 1976

Auch wer in der City wohnt, möchte:

- ruhig wohnen,
- für die Kinder ungefährdete Spielmöglichkeiten haben,
- sich in dem Garten setzen können,
- die Wäsche im Freien trocknen,
- bei offenem Fenster schlafen,
- die Spatzen pfeifen hören,
- in frischer Luft spazierengehen,
- nicht immer über Asphalt und Beton laufen,
- die Kinder ohne Angst auf die Straße schicken,
- in Wohnungsnähe einkaufen,
- es nicht weit zur Arbeit haben,
- auch mit einem öffentlichen Verkehrsmittel rasch zur Fabrik kommen.

Es gibt noch ein paar Stellen in Bielefeld, wo das noch erhalten ist. Zum Beispiel: die Brandenburger Straße.

Hier planen die gewählten Ratsherren der Stadt vier- bis sechsgeschossige Wohnblöcke.

- in die Gärten, die die Leute sich liebevoll gestaltet haben.
- Hier erholen sie sich. Hier spielen die Kinder aus der Nachbarschaft,
- Die Eigentümer würden die Stadt unterstützen , wenn sie hier statt Abriß und Mietskasernen öffentliche Parkgürtel anlegen würden.

Die neuen Bauherren und die Stadtplaner räumen auf.

Das Ergebnis:

Wer in die City ziehen muß,

- wohnt buchstäblich in einer Autoflut,
- kann seine kleinen Kinder nur in der Wohnung spielen lassen.
- hat einen Garten 1okm weit entfernt- wenn überhaupt
- kann die Wäsche nur im Keller trocknen,
- kann selbst mit Doppelfenstern nicht ruhig schlafen,
- sieht Spatzen nur im Urlaub,
- lebt im Gift der Autoabgase,
- muß bis zur Weser fahren, um frische Luft zu bekommen,
- sieht nur noch Asphalt und Beton,
- kann die Kinder nicht mal auf die Straße schicken und in der Wohnung ist zu wenig Platz
- hat zwar ein großes Kaufhaus um die Ecke,
- fährt aber weit zur Fabrik
- und quält sich mit dem Auto durch die Staus, weil der öffentliche Nahverkehr längst nicht ausreicht (Eine U-Bahn-Linie macht keinen öffentlichen Nahverkehr. Da muß man schon eine Menge mehr tun, wie Busspuren, Bus-Vorfahrt, andere Fahrzeiten u. a.)

Der Mechanismus der Stadtzerstörung

- In die Innenstadt kamen auch schon vor 1oo Jahren viele Leute.
- Wo viele Leute sind, finden Geschäfte viele Käufer.
- Wo viel gekauft wird, wird viel verdient.
- Wo viel verdient wird, dehnen sich die Geschäfte immer mehr aus.
- Wenn ein Geschäft größer werden will, muß es den Nachbarn die Häuser abkaufen.
- Die Nachbarn handeln den Preis ihrer Häuser hoch. Dadurch entstehen die hohen Bodenpreise in der City.

- Die Eigentümer versuchen nun eine Rendite zu erzielen, die den hohen Bodenpreisen entspricht. Da dieses mit den Wohnungsmieten nicht geht, streben sie Rendite aus einer Geschäftsnutzung des Grundstücks an.
  Dazu müssen sie geeignete Häuser bauen: statt Wohnhäuser entstehen also Geschäftshäuser. Wenn sie nicht selber bauen können, verkaufen sie das Grundstück an Konzerne oder reiche Geschäftsleute.

- Wo viele Geschäfte gemacht werden, haben weitere Firmen Interesse mitzuverdienen. So entstehen neue Kaufhäuser. Ihre Neubauten vertreiben weitere Bewohner.
- Die Eingemeindungen haben zur Folge, daß mit den Steuergeldern der Vorstädte nicht mehr die Vorstädte ausgebaut werden, sondern die Steuergelder verstärkt auf die Innenstadt konzentriert werden.

  Das bedeutet: Die Versorgung in den Vorstädten soll veröden, damit die Geschäfte in der City noch mehr verdienen.
  Die Folge: noch mehr Neubauten, noch mehr verdrängte Bewohner, noch mehr Verkehr, noch mehr Straßen und so weiter und so weiter .

Die neuen Bauherren räumen auf!

- Die Stadt wird ausgenommen wie eine Gans.
- Das Sozialgefüge wird zerstört.
- Mietgünstige Wohnungen gehen verloren.
- Die neuen Wohnungen sind teuer - das vermindert den Lohn.
- Statt mehr Lebensqualität erhalten die Stadtbewohner weniger Lebensqualität.

Was wirklich passiert, wird mit modischen Sprüchen vernebelt.

Oberbürgermeister Schwickert: ".... eine aktive, dynamische City schaffen."

Es wurde vom Fortschritt geredet, von Attraktivität und Dynamik. Und es wurde dafür unentwegt abgerissen und neu gebaut.
Was dabei herauskam, wurde immer schlechter - schlechter als vor 100 Jahren.

Warum?

Weil nicht für die Leute gebaut wurde, sondern nur dafür,
- daß Bauherrn mehr Miete erhalten
- und Warenhäuser mehr Umsatz machen.

Die Cityerweiterung ist radikal und brutal.

Bielefeld ist das größte Sanierungsgebiet der BRD. In Bielefeld räumt man gründlich auf nach dem Motto:
Warenhäuser rein - Bewohner raus!
Wohin mit den Bewohnern? An den Stadtrand oder in die unbebauten Gärten alter Bürgerhäuser.

Rentable Nutzung bei hohem Bodenpreis ist nur möglich bei gewinnintensiver Nutzung. Gewinnintensiver als Wohnen sind Geschäftshäuser, Verwaltungen und Dienstleistungsbetriebe wie Banken, Kaufhäuser, Arztpraxen, Versicherungen, Discotheken ...

Die City ist rentabel - leer und tot.
Tagsüber ist die City eine Konsumschleuse - nichts mehr!
Abends ist sie leer und tot: Eine Geisterstadt.
Denn: Wo es nur Geschäfte gibt und sonst nichts,
da ist abends nach Geschäftsschluß nichts mehr los.
Die Menschen in der City sind nur noch Kunden.

Stadtautobahnen für die Warenhäuser

- Warenhäuser und Stadtplaner vertreiben die Bewohner aus der Innenstadt an den Stadtrand.
- Andererseits sollen die Leute in den Warenhäusern der City möglichst viel Geld lassen.
- Wenn in der City immer mehr umgesetzt werden soll, müssen sie, und immer mehr weitere Käufer, in die City gelockt werden.
- Die Stadtplanung hilft den Warenhäusern dabei:
  sie läßt riesige Straßenschneisen quer durch die Stadt schlagen - angeblich zur "Bequemlichkeit der Kunden".
  Sie macht aus der City eine Art Autobahnkreuz:
  - durch vier- bis sechsspurige Straßen,
  - durch den Ostwestfalendamm,
  - durch geplante Stadtschnellstraßen wie die Teutoburgerstraße,
  - mit dem geplanten Verkehrskreuz Ravensberger Spinnerei

  Das ist nur Dienst am Kunden und damit Dienst an einigen Warenhäusern - sonst nichts.

Die Verkehrsplanung für die City-Warenhäuser verschlingt allein in Bielefeld Milliarden. Wundern wir uns, daß für andere Ziele kein Geld mehr da ist? Jedes Jahr wird gekürzt: der Sozialetat, der Kulturetat, der Jugendetat u. a. Warum? - das wissen wir jetzt!

Das Kaufhaus drängt die Stadtverwaltung immer mehr und größere Straßen zu bauen. (Damit immer mehr Kunden aus dem Umland kommen) Dafür zahlt es keinen Pfennig.

Das kostet aber: Grundstücksankauf, Gebäudeentschädigung, Abrißkosten, Straßenbau, veränderte Kanalisierung - jeder Kilometer für wenigstens zwei Millionen DM, immer aus der Steuerkasse.

Für diesen absurden Straßenbau könnten wir viele Hallenbäder, Schulen, Kindergärten, Parkanlagen haben. (Die Stadt: "Wir haben kein Geld".)

Die Stadtpalanung sagt: Wenn wir das Kaufhaus nicht in die Stadt bekommen, haben wir auch kein Geld ein Hallenbad zu bauen.

- Das klingt gut, ist aber total falsch.

Rechnen wir:

- Das Kaufhaus zahlt Steuern.

Richtig.

- Das Kaufhaus will über die Stadtsanierung Parkplätze haben. Dafür müssen Grundstücke angekauft werden, derAbbruch der Häuser bezahlt werden, planiert und geteert werden. Wer zahlt das? Zum größten Teil der Steuerzahler. (Bodenordnung heißt das Vernebelungswort.)

Die Stadtplanung verschafft den Warenhäusern so viele Wettbewerbsvorteile (durch die Verkehrsplanung u. a.), daß viele Geschäfte in den Vorstädten sich nicht mehr halten können. Wenn die Versorgung dann schlechter wird, sind die Bewohner gezwungen zum Einkaufen in die City zu fahren. Gibt es am Ende Milch und Brot nur noch im Kaufhaus 7 km entfernt?

Die Stadtplanung zwingt uns,
uns in die eigene Tasche zu lügen:
die Warenhäuser sind viel teurer als die Läden an der Ecke, weil die Warenhäuser öffentliche Mittel (Subventionen) in enormer Höhe bekommen:
durch Straßenbau,
Bodenordnung u. a.
Das wird alles mit unseren Steuern bezahlt - und schließlich kostet uns jede einzelne Autofahrt in die City noch dazu runde fünf DM (7 km Autofahrt kosten pro km o,3o DM. Hin- und Rückfahrt: 4,2o DM. Parkplatz 1,-- DM. Summe: 5,2o DM).

Die Warenhäuser brauchen ganze Stadtbereiche für ihre Parkplätze

Für die Parkplätze werden ganze Stadtbereiche kahlgeschlagen und zugeteert. Am Sonntag spricht der Baudezernent in seiner Festrede von der Aktivität der Städte. Am Montag macht er die Parkplatzwüsten.

Fußgänger werden zu Menschen zweiter Klasse.

Denn:
- Vor dem Auto hat man Achtung.
- Seine Strecke soll störungsfrei sein.
- Deshalb werden Fußgänger und Straßenbahnbenutzer unter die Erde gebracht.
- Hier müssen sie von Autoabgasen vergiftete Kanäle durchqueren.

Wer hier unter der Straße arbeitet, lebt acht Stunden und mehr wie in einer Gaskammer. Das Gesundheitsamt läßt sich nicht blicken. Würde man die Luftvergiftung messen, müßte der Jahnplatztunnel nämlich geschlossen werden.
Wenn fährt man hier über Leichen?

Die Stadtplaner sagen: Eine U-Bahn ist moderner.
Die Stadtbewohner wissen jedoch, daß es keinen Spaß macht unter der Erde, im Dunkeln, wie in Maulwurfsgängen, transportiert zu werden.

Und wer nachrechnet sieht, wie absurd die U-Bahnplanung ist. Zugegeben - an einigen kurzen Stellen gibt es keine andere Lösung, als unter die Erde zu gehen. Aber den größten Teil der Strecke kann die Straßenbahn oben bleiben. Wenn sie eine eigene Trasse hat, ist sie dort genau so schnell wie unter der Erde. An den Straßenkreuzungen kostet es nur ein Tausendstel der U-Bahnkosten, in die Ampelschaltung die Straßenbahnvorfahrt einzubauen.

Aber warum billig planen, wenn man sich mit Steuergeldern Denkmäler setzen will und für Baulöwen Konjunktur machen soll.

Übrigens: Wenn die Straßenbahn unter die Erde soll, dient das auch dazu, die vierspurige Straße sechsspurig zu machen.
Folge: noch mehr Platz für Verkehr.
Folge: wo die Stadtplaner es dem Autofahrer durch immer breitere Straßen so bequem machen, wäre man schön blöd, mit der Straßenbahn zu fahren.
Folge: Die Straßenbahn fährt mit immer weniger Leuten.
Folge: immer mehr Defizite.

Für wen planen die Stadtplaner eigentlich?

Eine kleine radikale Minderheit verändert das dezentrale Stadtsystem. Mit ihrem Kreuz auf dem Wahlzettel haben die Stadtbewohner nicht gesagt, daß ihre Vertreter Bielefelds City den mächtigen Dienstleitungskonzernen überlassen sollen.
Sie haben nicht einer Kommerzialisierung eines einstmals funktionierenden Stadtsystems zugestimmt.

Die Stadt gehört uns - wie planen sie besser!

Die Stadt Bielefeld kaufte das Gildemeisterfabrikgebäude für 75 Millionen DM. (Gildemeister erhielt also seinen Neubau zu 3/4 geschenkt) Die Stadt muß anschließend das teure Gelände wieder teuer verkaufen. Das Geld hat nur ein großer Konzern, etwa eine Versicherung. Aber der Konzern kauft nur, wenn er das Geld wieder hereinwirtschaften kann. Das läuft nur bei hoher Ausnutzung des Gebäudes: durch ein Hochhaus. Das Hochhaus mit vielen Arbeitsplätzen und Kunden zieht enormen weiteren Verkehr in die Stadt.
Folge: weitere Verkehrsballung.
Folge: weiterer Straßenbau.
Folge: weitere Steuermittel für Verkehr.

Achten Sie darauf:
Der Straßenbau von den Wohnungen zu den Fabriken ist für die Stadt uninteressant.
Der Straßenbau orientiert sich auf die City - auf die Warenhäuser.